



A modern kor legkisebb és legolcsóbb Mercije az A osztály. Mára csak az maradt helytálló, hogy legkisebb, még ha Benzes berkekben bagónak számító áron nyomják a kompakttá mutált bébi Mercedes-t. A teljes piacot nézve még így is a legdrágább kisautóról/kompaktról beszélünk.

A tizenhat éve még mini MPV ligában induló csillagos nemrégiben igazi metamorfózison esett át. A leghíresebb német márka képviselői is szemet vetettek a prémium kompaktok szegmensére. A hajdan betokosodott elvekkkel érvényesülő luxusmárkák úgy vetették rá magukat erre az új piacrészre,

mint gyakorlott falunapos az ingyen sörkolbászra.

A flancolós Golf-konkurrenszek egyik külön alfaja a nemrég életre hívott **hiperkompakt**. Az igazi nagyágyúk közepes sportautókat megszágyenítő teljesítménnyel és nyálcsorgató külsővel hívogatják a vastag pénztárcájú fiatal vásárlóközönséget.

A ringbe a propelleresek M1-es minirakétája, illetve az összkerekes Audi hiperöszvér szállt be. Ezek a négykerekűek a business limuzinok állig fejlspojlerezett gyilkosai. **A nagyteljesítményű acsarkodás kellős közepébe szeretne berobbanni a Mercedes**, hogy egyszer és mindenkorra móresre tanítsa a megnyugodni nem tudó konkurenszeit.

Házi tuningistállóba terelték a pónikancát

Három betű jelzi a Mercedes saját preparálócsapatát. Az AMG Gmbh akár saját szakállra is működőképes egység, de felsőbb intelemre mindig belepiszkálnak egy-egy modell addigi sivár életébe. Ami a Benznek az AMG, az a BMW-nél az M divízió, az Audi-nál az R csoport.



Ez utóbbit, négykarikásék luxus vaddisznóját állította célkeresztje elé a csillagos márka. Hogy miért éppen az RS3-asnak akar keresztbe tenni a Merci? Mert az Audi pizok jó kombinációval állt elő: ötajtós, kompakt kasztni, bivalyerős, öthengeres turbó aggregát és a legendás quattro meghajtás. De a német luxus megtestesítőjét sem kell alábecsülni.

Nézzük, mivel támad a Merci

A nemrég még maszkírozva kivesézett A osztály alapjához vajmi kevés köze van a felhergelt AMG-s verziónak. Ha az igazi csemegét a végére hagyjuk, akkor érdemes a legcombosabb bébi-Benz külső értékeit szemügyre venni. Komplet optikai csomagot kapott a kis batár.

Az AMG híres a visszafogott, ám annál egyértelműbb külső megalkotásáról. Ez nem változatott az A Klasse átvarrásánál sem. Decens, ám annál képbemászóbb első spojler, méretes első légbeömlők és morcos tekintetű, akár full LED-es fényszórók. Szépen ível felfelé a motorháztető, alatta rejtőzik az igazi fenevad.



A motorháztetőt feltepvé

azonnal látjuk, veri-e a csillagos technika az Audi-fejlesztéseket. Az egyik legfontosabb különbség, hogy míg az Audi öt hengert munkáltat, addig az izom-Benz csak négyet küld harcba. A kétliteres aggregát alapjait a típustestvér A250-es szolgáltatta: M270 Evónak hívják, és közel 211 pacit teljesít.

A tuningistálló teljesen szétkapta a motort, és szinte a blokkig csupaszítva kezdte el a beavatkozást. Lecserélték a turbót, a szívósort, a kipufogót és a hengerfejet. Valójában egy teljesen új szívről van szó, amely a valaha sorozatban gyártott legerősebb kétliteres, négyhengeresek közé tartozik. A végeredmény 335 megkergült német munkaló és a hozzá társuló 450 Nm-es nyomaték.

Leírva is ígéretesek a számadatok, ha hozzácsapjuk, hogy hét fokozatú, dupla kuplungos váltó továbbítja a teljesítményt, még jobban felkelti az érdeklődésünket. Az már csak hab a tortán, hogy a kompakt atléta Haldex rendszerű összkerekes, és a vezetőfülkében **villogó sportgombot lenyomva akár 40-60 százalékban is konfigurálható a meghajtás.**



Start-stop rendszerrel és energiavisszanyerő megoldásokkal próbálják visszafogni a legizmosabb négyhengeres étvágyát. Állításaik szerint az A45 AMG lesz majd a legszerényebb fogyasztású forró csapotthátú (hot hatch).

A Merci által közzétett fékpados mérési adatok csak gyorsulásban maradnak el az RS3-astól. A nulla-százás sprint 5,1 másodperc alatt tudható le, a végsebességet pedig jó német szokás szerint 250 km/óra szabályozták. Nem kérdéses, hogy a csúcs A osztály alá komoly sportfutómű, elképesztő fékrendszer és szélesebb nyomtáv került.

Ez a masina száguldásra született,

kompromisszumok nélkül kell a pilóta minden parancsát teljesítenie. Valószínűleg 2013-tól, a hivatalos megjelenést ugyanis valamikor a jövő év elejére tervezik.

Hogy a legizmosabb A osztály nemcsak teljesítményével, de árban is felér (vagy le) a konkurenssekkel, még kérdéses. Egy biztos: az alap RS3-as száz euró híján 50 000 lepedőbe kerül. Hogy ez alá vagy bevált Mercis szokás szerint jócskán fölé lövik-e majd be az A45 AMG-t, csakis a német pénzügyisek kapzsiságától függ.

Érdekes alternatíva lehet a kategóriakirály Audi ellen. A nürburgi pályán bizonyított, már csak a közutakat és a vásárlók szívét kell meghódítania.